

# Kollektivtrafikkplan for Drammensregionen 2006-2009

med vedtak



Den nye bussterminalen på Strømsø ved Drammen jernbanestasjon binder Drammensregionen sammen.

Drammen 16. oktober 2006

## **Vedtak – Kollektivtrafikkplan for Drammensregionen 2006-2009**

### **Regionrådet for Buskerud, Telemark, Vestfold vedtok enstemmig 26.01.2006:**

1. Regionrådet godkjenner Kollektiv-trafikkplan for Drammensregionen 2006-2009 som grunnlag for arbeidet med den videre utvikling av kollektivtrafikken i Drammensregionen.
2. Regionrådet støtter visjonen "Buss og tog skal foretrekkes framfor bil" og målet "Kollektivtrafikkens andel av den motoriserte transporten skal øke i forhold til 2005".
3. Regionrådet forutsetter at kommunene vil tilrettelegge arealplanleggingen og trafikk-regulerende tiltak overfor bilbruk med sikte på å støtte opp om kollektivtrafikktilbudet.
4. Regionrådet slutter seg til forslaget om å etablere en styringsgruppe med arbeidsgruppe som får ansvaret for å følge opp kollektivtrafikk-planen. En intensjonsavtale inngås mellom deltagerne.
5. Regionrådet forutsetter at eventuelle endringer i rutetilbudet, herunder endringer i rutetraséer, frekvens og takstordning utredes av Vestviken Kollektivtrafikk AS i nært samarbeid med de øvrige aktører.
6. Regionrådet gir Vestviken Kollektivtrafikk AS ansvar for å følge opp det videre arbeidet med kollektivtrafikkplanen.

### **Drammen bystyre vedtok enstemmig 28.03.2006:**

Bystyret slutter seg til:

1. "Kollektivtrafikkplan for Drammensregionen 2006-2009" som grunnlag for arbeidet med den videre utvikling av kollektivtrafikken i Drammensregionen.
2. Visjonen "Buss og tog skal foretrekkes framfor bil" og målet "Kollektivtrafikkens andel av den motoriserte transporten skal øke i forhold til 2005".
3. Tilrettelegging av arealplanleggingen og trafikkregulerende tiltak overfor bilbruk med sikte på å støtte opp om kollektivtrafikktilbudet.
4. Tilrettelegging for god framkommelighet for kollektivtrafikken, herunder utredning av ny rute over Smedberget og bilfri bybru.
5. Videreføring av Unibussprosjektet.
6. Etablering av en styringsgruppe med arbeidsgruppe, basert på eksisterende ansvarsforhold, som får ansvaret for å følge opp kollektivtrafikkplanen. En intensjonsavtale inngås mellom deltagerne.

Bystyret vil be:

1. Vestviken kollektivtrafikk, VKT, styrke informasjon og markedsføring.
2. BTV rådet bedre bæreevnen på fylkesveier som er busstraséer.
3. Bevegelsehemmedes behov skal ivaretas ved at det blir lagt til rette for servicebusser i spesielle områder av Drammen.

### **Hurum kommunes utviklingsutvalg vedtok enstemmig 27.06.2006**

Utviklingsutvalget vedtar å slutte seg til hovedprinsipp, strategier og målsettinger som

Kollektivtrafikkplan for Drammensregionen 2006 - 2009 legger opp til.

Planen må ses i sammenheng med Vestregionens Kollektivtrafikkplan.

Kommunen deltar i gjennomføringsprosjektene som berører kommunen så langt det lar seg gjøre med de økonomiske rammer og ressurser kommunen i planperioden kan avse.

### **Lier formannskap vedtok enstemmige 23.02.2006:**

1. Lier kommune godkjenner "Kollektivtrafikkplan for Drammensregionen 2006 – 2009" som grunnlag for arbeidet med den videre utvikling av kollektivtrafikken i Drammensregionen.

2. Lier kommune støtter visjonen "Buss og tog skal foretrekkes framfor bil" og målet "Kollektivtrafikkens andel av den motoriserte transporten skal øke i forhold til 2005".
3. Lier kommune vil delta i gjennomføringen av konkrete tiltak så langt det kan la seg gjøre med de ressursene kommunen kan prioritere, samt tilrettelegge arealplanleggingen og trafikkregulerende tiltak overfor bilbruk med sikte på å støtte opp om kollektivtrafikktilbudet.
4. Når det gjelder gjennomføringsprosjektene som er angitt, vil Lier kommune påpeke følgende: Lierbyen kollektivterminal må utvikles i tråd med satsingen i Lierbyen, servicelinje-tilbudet (jfr Buster) må sikres fortsatt drift, busstrafikken i retning Oslo må sikres framkommelighet, det er meget viktig å sikre et godt kollektivtilbud på vestsida av Lierdalen – jfr Vestsidveien mellom Lierbyen og Sylling over både Tronstad og Kanada, kollektivtransport mellom Gullaug krets og Lierbyen må sikres, og Lier stasjon må videreutvikles (blant annet øke antall parkeringsplasser og skilting fra Amtm.svingen til Lier stasjon). Pendlerparkeringsplasser på Lyngås, i Bjørkesvingen og ved Kværner sikres. Det forutsettes at pendlerparkeringsplasser skal være avgiftsfrie.
5. Lier kommune vil påpeke at det videre arbeidet må gi økt kapasitet for tog gjennom Lieråsen.
6. Lier kommune vil påpeke at et eventuelt nytt sykehus på Gullaug vil skape helt nye forutsetninger for kollektivtilbudet, samt at avklaringen på hovedveisystemet i Ytre Lier også må sikre nødvendige tiltak for å utvikle kollektivtilbudet i Ytre Lier.
7. Det er meget viktig at Drammensregionen bruker kollektivtrafikkplanen som et grunnlag for å søke om eventuelle statlige kollektivsatsingspakker (jfr tidligere NY GIV-samarbeidet).
8. Lier kommune slutter seg til forslaget om å etablere en styringsgruppe med arbeidsgruppe, basert på eksisterende ansvarsforhold, som får ansvaret for å følge opp kollektivtrafikkplanen. En forpliktende intensjonsavtale inngås mellom deltagerne.

#### **Nedre Eiker kommunestyre vedtok enstemmig 03.05.2006:**

1. Nedre Eiker kommune godkjenner "Kollektivtrafikkplan for Drammensregionen 2006-2009" som grunnlag for arbeidet med den videre utvikling av kollektivtrafikken i Drammensregionen.
2. Nedre Eiker kommune støtter visjonen "Buss og tog skal foretrekkes framfor bil" og målet "Kollektivtrafikkens andel av den motoriserte transporten skal øke i forhold til 2005".
3. Nedre Eiker kommune vil søke å tilrettelegge arealplanleggingen og trafikkregulerende tiltak overfor bilbruk med sikte på å støtte opp om kollektivtrafikktilbudet.
4. Nedre Eiker kommune slutter seg til forslaget om å etablere en styringsgruppe med arbeidsgruppe, basert på eksisterende ansvarsforhold, som får ansvaret for å følge opp kollektivtrafikkplanen. En forpliktende intensjonsavtale inngås mellom deltagerne.

#### **Røyken kommunestyre vedtok enstemmig 27.04.2006**

Røyken kommune slutter seg til hovedprinsipp, strategier og målsettinger som Kollektivtransport-planen legger opp til. Røyken kommune deltar i gjennomføringsprosjektene som berører kommunen så langt det lar seg gjøre med de økonomiske rammer og ressurser kommunen i planperioden kan avse. Planen må videre også sees i sammenheng med Vestregionens Kollektivtrafikkplan. Røyken kommunestyre vil i tillegg påpeke at vi i Røyken har et kollektivtilbud som ikke er omtalt i planen. Røyken har pr. i dag hurtigbåtanløp i Slemmestad. Dette tilbudet ønsker vi på sikt å få vurdert utvidet til Nærnes, Åros og eventuelt Hurum.

**Sande kommunestyret vedtok 03.05.2066 (19 mot 5 stemmer):**

1. Sande kommune godkjenner "Kollektivtrafikkplan for Drammensregionen 2006-2009" som grunnlag for arbeidet med den videre utvikling av kollektivtrafikken i Drammensregionen.
2. Sande kommune støtter visjonen "Buss og tog skal foretrekkes framfor bil" og målet "Kollektivtrafikkens andel av den motoriserte transporten skal øke i forhold til 2005".
3. Sande kommune vil søke å tilrettelegge arealplanleggingen og trafikkregulerende tiltak overfor bilbruk med sikte på å støtte opp om kollektivtrafikktilbudet.
4. Sande kommune slutter seg til forslaget om å etablere en styringsgruppe med arbeidsgruppe, basert på eksisterende ansvarsforhold, som får ansvaret for å følge opp kollektivtrafikkplanen. En forpliktende intensjonsavtale inngås mellom deltagerne.

**Svelvik kommunestyre vedtok enstemmig 27.02.2006:**

1. Svelvik kommune godkjenner "Kollektivtrafikkplan for Drammensregionen 2006 – 2009" som et grunnlag for arbeidet med den videre utvikling av kollektivtrafikken i Drammensregionen.
2. Svelvik kommune støtter visjonen "Buss og tog skal foretrekkes framfor bil" og målet "Kollektivtrafikkens andel av den motoriserte transporten skal øke i forhold til 2005".
3. Svelvik kommune vil søke å tilrettelegge arealplanleggingen og trafikkregulerende tiltak overfor bilbruk med sikte på å støtte opp om kollektivtrafikktilbudet.
4. Svelvik kommune slutter seg til forslaget om å etablere en styringsgruppe med arbeidsgruppe, basert på eksisterende ansvarsforhold, som får ansvaret for å følge opp kollektivtrafikkplanen. En forpliktende intensjonsavtale inngås mellom deltagerne.
5. Svelvik har en stor andel pendlere, både arbeidstakere og skoleungdom.
6. Det er derfor viktig å få et mer behovstilpasset kollektivtilbud mot Oslo og Vestfold.
7. Eksempler på dette: Direkteforbindelse til Oslo, tidligere og hyppigere togavgang mot Larvik og mer direkte skoleskys.

**Øvre Eiker kommunestyre vedtok enstemmig 08.02.2006**

1. Øvre Eiker kommune godkjenner "Kollektivtrafikkplan for Drammensregionen 2006-2009" som grunnlag for arbeidet med den videre utvikling av kollektivtrafikken i Drammensregionen, basert på visjonen "Buss og tog skal foretrekkes fremfor bil" og målet "Kollektivtrafikkens andel av den motoriserte transporten skal øke i forhold til 2005".
2. Øvre Eiker kommune vil bruke arealplanleggingen og trafikkregulerende tiltak for å støtte opp om kollektivtilbudet.
3. Øvre Eiker kommune slutter seg til forslaget om å etablere en styringsgruppe med arbeidsgruppe, basert på eksisterende arbeidsforhold, som får ansvaret for å følge opp kollektivtrafikkplanen. En forpliktende intensjonsavtale inngås mellom deltakerne.

**Statens vegvesen Region Sør Nedre Buskerud distrikt sluttet seg 02.10.2006 til:**

1. "Kollektivtrafikkplan for Drammensregionen 2006-2009" som grunnlag for arbeidet med den videre utvikling av kollektivtrafikken i Drammensregionen.
2. Visjonen "Buss og tog skal foretrekkes framfor bil" og målet "Kollektivtrafikkens andel av den motoriserte transporten skal øke i forhold til 2005".
3. Tilrettelegging av arealplanleggingen og trafikkregulerende tiltak overfor bilbruk med sikte på å støtte opp om kollektivtrafikktilbudet.
4. Tilrettelegging for god framkommelighet for kollektivtrafikken.
5. Etablering av en styringsgruppe med arbeidsgruppe, basert på eksisterende ansvarsforhold, som får ansvaret for å følge opp kollektivtrafikkplanen. En intensjonsavtale inngås mellom deltagerne.

## Forord

Regionrådet Vestfold Telemark Buskerud (BTV) ved Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen, Drammen, Hurum, Lier, Nedre Eiker, Røyken, Sande, Svelvik og Øvre Eiker kommuner har samarbeidet om denne kollektivtrafikkplanen for Drammensregionen. Planen skal bidra til å se forskjellige tiltak i sammenheng i dette felles arbeids- og boligområdet. Planen skal også gi grunnlag for å fatte beslutninger samt prioriteringer med sikte på å få et attraktivt kollektivtrafikktilbud i Drammensregionen, som gjør at flere innbyggerne foretrekker å reise med buss og tog framfor bil.

Planen vil kunne brukes i kommunal- og fylkesplanlegging og som et felles innspill til Nasjonal Transportplan. En kollektivtrafikkplan for Drammensregionen vil styrke det nye regionsamarbeidet mellom Buskerud, Telemark og Vestfold fylkeskommuner. Planen skal bygge opp under regiontankegangen og ta hensyn til regionale fora som Vestregionsamarbeidet, Østlandssamarbeidet og Samordningsorganet for det sentrale Østlandsområdet. Rådet for Drammensregionen har anbefalt samarbeidet om planen.

Arbeidet har vært ledet av en styringsgruppe bestående av

- byplansjef Arthur Wøhni, Drammen kommune (leder)
- samferdselssjef Terje Moen, BTV-samarbeidet
- seksjonsleder Per Olav Laukli, Statens vegvesen

Deltagere i arbeidsgruppen har vært

- Kirsten Vaaje (prosjektleder) og Trygve Johnsen, Drammen kommune
- Runar Stustad og Randi Fosso, BTV-samarbeidet
- Arne Torp, Statens vegvesen
- Jann Ivar Brekken og Randi Larsen, Lier kommune
- Vidar Rolfsrud og Stein Valla, Nedre Eiker kommune
- Vigdis Sæthre, Sande kommune
- Arne Tronrud, Øvre Eiker kommune
- Sverre Wittrup, Hurum kommune
- Jan Erik Lindø, Røyken kommune
- Tor Reiерth, Svelvik kommune

Deltagere i referansegruppen har vært

- Anders Aasbø, Vestfold Kollektivtrafikk, nå Vestviken Kollektivtrafikk
- Kathrine Gjerde, Jernbaneverket
- Ulf Bakke og Torry Kristiansen, NSB BA
- Ole Engebretth Haugen, Nettbuss

Planen er basert på en grunnlagsrapport utarbeidet av Gustav Nielsen og Rolf Gillebo, Civitas AS, i samarbeid med arbeidsgruppen.

Drammen 20.12.2005

## Innholdsfortegnelse

Forord .....	5
1. Sammendrag .....	7
2. Bakgrunn .....	7
3. Markedsgrunnlag .....	8
3.1. Bosetting .....	8
3.2. Pendling .....	9
3.3. Etterspørsel og tilbud av kollektivtransport .....	9
4. utfordringer og problemstillinger .....	10
4.1. Status .....	10
4.2. Fakta om reisevaner og kollektivtilbud .....	10
5. Visjon og mål .....	12
6. Strategier .....	12
6.1 En konkurransedyktig kollektivtransport .....	12
6.2 Prinsipp for bane- og busstilbud .....	13
6.3 Arealbruk og knutepunkter .....	15
6.4 Hovedveinett for buss .....	16
6.5 Regulering av biltrafikk .....	16
6.6 Skape gode sirkler .....	17
7. Program for gjennomføring – prosjektlister .....	17
7.1 Forslag til gjennomføring (tabell) .....	18
7.2 Organisering av arbeidet med gjennomføringen av planen .....	20

## Forklaring på begreper

Drammen tettsted:	Drammen by og tettstedene langs Drammenselva og -fjorden fra Hokksund til Spikkestad (Statistisk sentralbyrås definisjon).
Drammensområdet:	Det gamle Ny Giv-området med kommunene Drammen, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker.
Drammensregionen:	Området planen omfatter: Kommunene Drammen, Hurum, Lier, Nedre Eiker, Røyken, Sande, Svelvik og Øvre Eiker.
VKT:	Vestviken Kollektivtrafikk AS (utførende organ for BTV).

# 1. Sammendrag

Planen omfatter åtte kommuner i Drammensregionen med cirka 150 000 innbyggere og skal gjelde i perioden 2006-2009. I denne perioden fullføres de viktigste vei- og jernbane-prosjektene i og rundt Drammen. Planen har et langsiktig perspektiv, og flere av tiltakene vil gjennomføres etter 2009. Planen er basert på kunnskap om kollektivtrafikktiltak, som har gitt gode resultater blant annet i Ny Giv-prosjektet. Dette prosjektet med deltagere fra Buskerud fylkeskommune, Lier, Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker kommuner, DOB/NSB Biltrafikk (nå Nettbuss), Jernbaneverket/NSB og Drammen Taxi ble gjennomført i perioden 1993-2000.

Planen bygger på eksisterende roller og ansvarsfordeling for kollektivtrafikken. Gjennomføring av planen krever en avtale hvor partene er villige til å sette av mer ressurser til planlegging, investering og drift/vedlikehold; og til å iverksette tiltak som prioriterer kollektivtransporten.

Målet er å øke kollektivandelen av det motoriserte transportarbeidet i Drammensregionen. Denne høye målsettingen vil kreve tiltak på følgende tre områder for å lykkes:

## 1. Kollektivtransport

- bedre infrastruktur
- bedre framkommelighet og mer kollektivvennlig trafikkregulering
- mer attraktiv, markedstilpasset og effektivt linjenett
- bedre samordning mellom ulike linjer og driftsarter
- økt satsing på moderne informasjonsteknologi og moderne busser
- bedre informasjon og markedsføring

## 2. Areal- og transportpolitikk

- en felles politikk i Drammensregionen som støtter opp om målsettingen

## 3. Bilbegrensende tiltak

- politikk og tiltak som spesielt begrenser bruk av bil, der hvor kollektivtilbudet er godt

# 2. Bakgrunn

Kollektivtrafikkplan for Drammensregionen er et samarbeidsprosjekt mellom Regionrådet for Buskerud Telemark Vestfold ved Buskerud fylkeskommune (BTV), Statens vegvesen, Drammen, Hurum, Lier, Nedre Eiker, Røyken, Sande, Svelvik og Øvre Eiker kommuner. Planen bygger på overordnede føringer fra staten når det gjelder kollektivtransport, areal- og transportplanlegging, fylkesplanen for Buskerud om satsing på kollektivtrafikk i byene og Regionrådet for Buskerud Telemark Vestfolds vedtatte samferdselspolitiske strategier.

Planen skal

- foreslå tiltak og prioritering på området kollektivtrafikk
- sette reelle mål og ønsket standard for kollektivtrafikktilbudet
- gi innspill bilbegrensende tiltak og til transport- og arealutvikling
- fastsette hovedtraséene for kollektivtrafikken

Kollektivtrafikkplanen skal brukes

- som innspill til kommunale, regionale og statlige planer
- til etatenes arbeid med infrastruktur, drift, vedlikehold og utvikling av tilbudet
- ved søknad om statlig støtte til infrastrukturtiltak og drift for eksempel belønningsordningen
- til å endre reisevanene fra bruk av bil til bruk av kollektivtilbudet
- til å utrede lokaliseringsmønster som støtter opp om kollektivtilbudet
- ved forslag om bilbegrensende tiltak

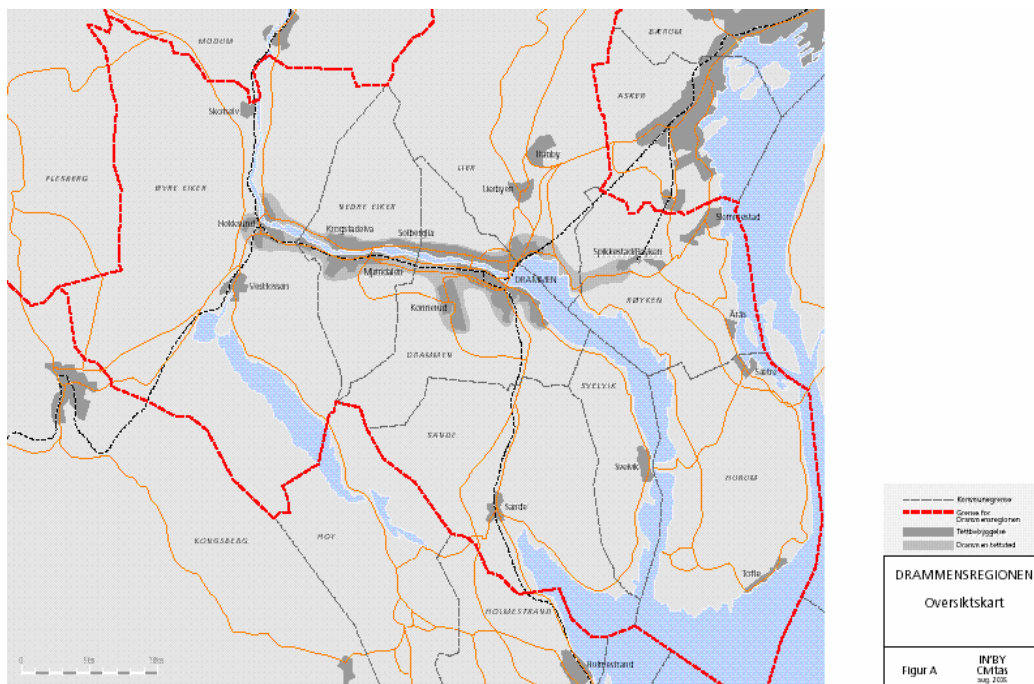
### 3. Markedsgrunnlag

#### 3.1 Bosetting

Bosettingsmønsteret i Drammensregionen gir hovedpremisser for all transport. Vi kan skille mellom tre ulike typer bosetting med ulike typer utfordringer for kollektivtransporten:

- det sentrale byområdet, definert som Drammen tettsted med 90 000 innbyggere
- de mange små tettstedene i regionen med 45 000 innbyggere
- de spredtbygde områdene med 15 000 innbyggere

Drammen tettsted, det sammenhengende tettbygde området som går som et bånd, fra og med Hokksund i vest til Spikkestad i øst, har noen av "båndbyens" fordeler for kollektivtransporten. Bebyggelsen ligger i belter langs Drammenselva, samt på tvers over Lierstranda nord for Drammensfjorden, med Drammen som regionens sentrum. Mange steder er bebyggelsen så tett at det har gitt grunnlag for forholdsvis hyppige avganger med buss til og fra regionens sentrale deler.



Figur 1. Drammensregionen slik den er definert i arbeidet med kollektivtrafikkplanen.

De siste tiårenes utbygging har gjort dette bybåndet bredere med flere, separate "utløpere" opp mot marka på begge sider av Drammens- og Lierdalen. Eksempler er utbyggingen på Konnerud og Fjell i Drammen, på Tranby i Lier, på Stenseth/Hovjordet og Åsen i Nedre Eiker samt på Ormåsen i Øvre Eiker. Disse "utløperne" har medført en større økning i antall bussruter, flere med lav frekvens, enn om utbyggingen hadde skjedd i og langs bybåndet.

De som bor i mer spredtbygde områder, kan ikke forvente et høyfrekventert rutetilbud. For de som bor langt unna hovedtraséene, må det tilrettelegges for parkering av bil og sykkel ved viktige bussholdeplasser og jernbanestasjoner.

### 3.2 Pendling

Det bor 77 500 sysselsatte personer i Drammensregionen.

- 35 000 har arbeidsstedet i sin egen kommune
- 19 000 pendler til arbeid i en annen kommune i Drammensregionen, hvorav 10 000 til et arbeidssted i Drammen kommune
- 18 000 pendler til Oslo, Asker eller Bærum
- 5 500 pendler til arbeidssteder i andre kommuner

11 000 arbeidstagere pendler inn til Drammensregionen. Antall personer bosatt i Buskerud, Vestfold eller Telemark som pendler over fylkesgrensen mot Akershus til arbeidsplasser i Osloregionen har økt med 60 prosent, fra 22 000 i 1991 til 35 000 i 2002. Dette har ført til økt press på veinettet og jernbanen vest og sør/vest for Oslo.

### 3.3 Etterspørsel og tilbud etter kollektivtransport

I Drammensregionen med unntak av Svelvik og Sande er det 28 000 busspassasjerer på omegns- og bybussene per virkedøgn. Passasjerene fordeler seg slik:

- 25-30 prosent går på bussene i Drammen sentrum
- cirka 30 prosent i resten av Drammen og Nøste i Lier
- 16-20 prosent i Lier med unntak av Nøste og Lahell
- cirka 15 prosent i går på i Røyken, Hurum og Lahell i Lier
- cirka 10 prosent i Nedre Eiker, Øvre Eiker og Åmot i Modum

I Drammen by går de fleste bussene hvert kvarter på hverdager. Bussene mellom Drammen og Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker kjører hver halve time. Busser mellom Drammen og Røyken, Hurum, Svelvik og Sande går en gang i timen. I rushtiden er det hyppigere avganger.

Som følge av større trafikkgrunnlag tilbys det om lag tre ganger så mange avganger per døgn i Drammen som i Eiker, Røyken og Hurum. Lier ligger omtrent på regionens gjennomsnitt per holdeplass, som er 47 avganger i en retning per døgn.

NSB står i følge Transportøkonomisk institutt (TØI) for en tredjedel av kollektivreisene i Drammen, Lier og Nedre Eiker (RVU 2001). Fra Drammen stasjon går det på dagtid (2005) fire tog i timen til/fra Oslo i tillegg til fjerntogene. Ekspressbussene frakter en god del passasjerer i og gjennom regionen. Timekspresen Oslo-Drammen-Notodden og Timekspresen Oslo-Drammen-Vikersund har avganger minst én gang hver time hele eller i deler av døgn.

## 4. utfordringer og problemstillinger

Drammensregionen er et sammenhengende bo-, skole- og næringsområde, der trafikkstrømmene krysser kommune- og fylkesgrenser. Tiltak som påvirker folks reisemiddelvalg i hver enkelt kommune, kan få store transportmessige konsekvenser for andre områder dersom ikke utviklingen sees i en helhetlig sammenheng. Det tradisjonelle mønsteret med å binde sammen boliger i forstedene med arbeidsplasser og service i sentrum er ikke lenger dekkende for reisebehovene i regionen. Et godt kollektivsystem vil aldri kunne konkurrere med bil, dersom det er mye raskere å bruke bil og en rimelig parkeringsplass finnes nær reisemålene i begge ender av reisen.

Alle kommunene legger opp til vekst i innbyggertallet. Kommunene, i varierende grad, har gjennomført eller har under bygging boliger og næringseiendommer som støtter opp under en samordnet areal- og transportpolitikk. Arbeidet med de siste kommuneplanene tyder på en større bevissthet til å ivareta intensjonene i retningslinjene for samordnet transport- og arealplanlegging. Denne kollektivtrafikkplanen følger opp Vestregionens strategi som blant annet satser på at Drammen skal utvikles som regionsenter og avlastningsby for Oslo.

### 4.1. Status

Dagens nivå på investeringer i infrastruktur til kollektivtransporten er relativt lavt. Når det gjelder driften av kollektivtilbudet, kjøpte Vestfold Kollektivtrafikk AS og Buskerud fylkeskommune i 2003 transporttjenester (tilskudd inklusive betaling for skoleskyss) for 80-100 millioner kroner i Drammensregionen. Av dette brukes litt over 40 millioner kroner i Drammen, Lier og Nedre Eiker. I tillegg gir staten betydelige beløp i tilskudd til jernbanen. Ekspressbussene kjører uten offentlig tilskudd.

Markedsføring og informasjon ble styrket i forbindelse med Ny Giv-prosjektet. Dette området er framdeles lavt prioritert sett i forhold til det totale tilskuddet. Det antas at ruteselskapene og det offentlige bruker 3-5 millioner kroner per år til markedsføring og informasjon.

Ressurser til planlegging og utvikling er små. Det delte ansvaret mellom trafikkselskapene, BTV/fylkeskommunen, Statens vegvesen og kommunene med ulike beslutningsorganer krever god koordinering og tett samarbeid, noe som gir tidkrevende og arbeidsomme prosesser.

Tyngdepunktet i regionen er Drammen by og tettstedene langs Drammenselva og -fjorden fra Hokksund til Spikkestad med nesten 60 prosent av befolkningen. Dette området har størst potensial for økning i kollektivtrafikken.

Framkommeligheten for bussene er dårlig i rushtrafikken i Drammen. Bragernes og Rundtom er områder som utpeker seg som spesielt problematiske. Forutsatt at kollektivtrafikken gis prioritet, kan situasjonen på Bragernes bli noe bedre når Kreftings gate og Øvre Sund bru er ferdige i henholdsvis 2006 og 2009. Disse prosjektene vil gi økt kapasitet på veinettet med mulighet til å lede biltrafikken rundt Drammen sentrum. Dermed åpnes muligheten for å prioritere kollektivtrafikken på Drammen bybru.

### 4.2 Fakta om reisevaner og kollektivtilbud

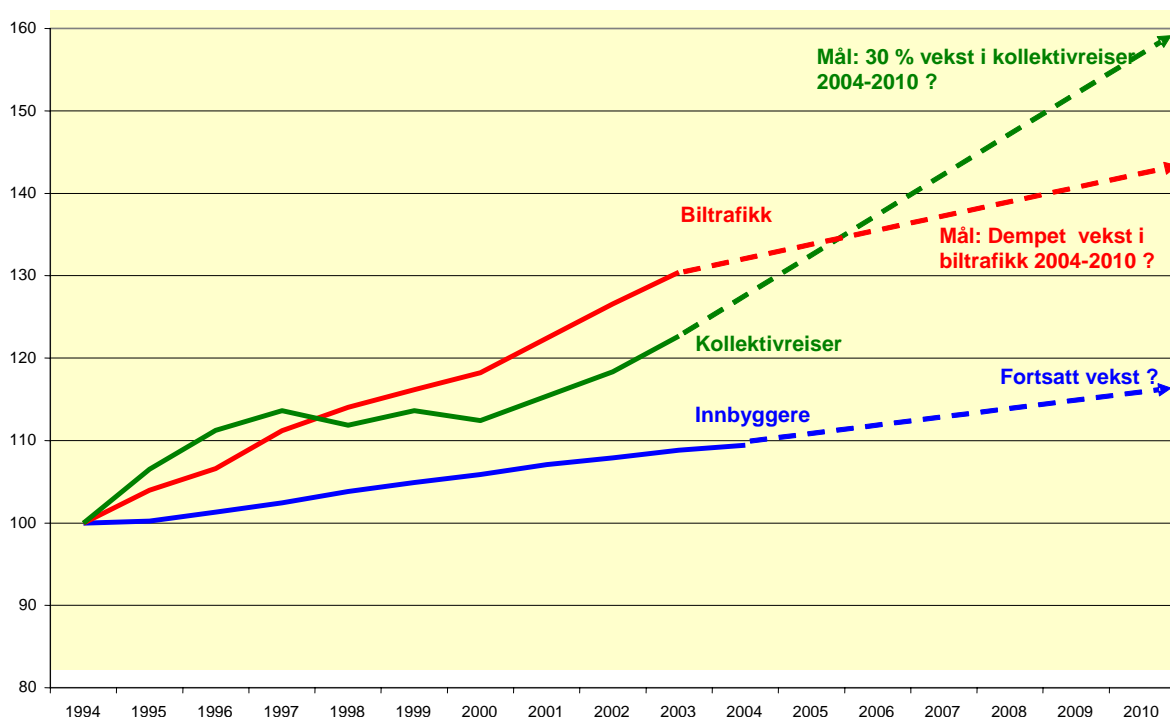
Tall for de tre største kommunene i Drammensområdet (Drammen, Lier og Nedre Eiker) fra nasjonal reisevaneundersøkelse i 2001, viser at åtte til ni prosent av innbyggernes reiser foregår med kollektive transportmidler. Kollektivandelen er ti prosent på hverdager, men kun fem prosent på helligdager. RVU 98 og 2000, tatt opp av Ny Giv-prosjektet over en kortere periode enn RVU 2001, viste noe høyere tall. Kollektivandelen over fylkesgrensen til Asker, Bærum og Oslo var 19 prosent. Om lag en tredjedel av kollektivreisene foregår med tog. Av disse er cirka 80 prosent reiser til og fra Oslo-området.

Bil er det dominerende transportmiddelet i Drammensområdet. Om lag 70 prosent av alle reiser i foretas med bil, mens gange og sykling utgjør vel 20 prosent. Lokale undersøkelser viser at 80 prosent av veitrafikken i dette området var lokal og regional trafikk. 94 prosent av pendlerne fra Nedre Eiker, 88 prosent fra Øvre Eiker og 77 prosent fra Lier til Drammen brukte bil. Tilgang på gratis parkeringsplasser med god kapasitet gjør at de fleste som har sertifikat og disponerer bil, kjører bil til jobb.

Kollektivtilbudet har i dag størst betydning i Drammen by. Kollektivtransportsystemet har en høy andel skolebarn, ungdom og eldre brukere.

Antall kollektivreiser i Drammensområdet har vokst med 23 prosent i perioden 1994-2004. Ni prosent vekst i innbyggertallet kan forklare om lag 40 prosent av denne økningen. Resten av veksten henger sammen med en økning i antall reiser per innbygger. I samme periode vokste biltrafikken med 30 prosent. Per innbygger var veksten i biltrafikken dobbelt så stor som veksten i kollektivreisene. Kollektivtrafikken har tapt markedsandeler i Buskerud, først og fremst rundt år 2000 da man hadde en betydelig takstøkning på lokal busstransport på 45 prosent.

Målet i Buskeruds fylkeskommunes kollektivtransportplan var 30 prosent vekst fra 2001 til 2004 i antall kollektivreiser i byområdene og 10 prosent mellom regionene. Resultatet ble cirka 10 prosent vekst i byområdene og lav vekst i regionale reiser. En videreføring av planens målsatte vekst vil medføre en økning i antallet kollektivreiser på cirka fem prosent per år i de neste fem til seks årene. Det er det dobbelte av den årlige veksten i perioden 1994-2004. Figur 2 belyser dette i forhold til faktisk utvikling.



Figur 2. Indeks for antall kollektivreiser, biltrafikk og antall innbyggere i Drammensregionen fra 1994 og framover i tid<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Biltrafikk er antall kjøretøyer per døgn (målt som gjennomsnitt for hele året, det vil si ÅDT= årsdøgntrafikk) på 20 representative tellepunkter. Kollektivreisene omfatter reiser med buss i Drammensregionen, samt passasjerer med tog som går av eller på regionens jernbanestasjoner. Reiser med ekspressbuss og buss og båt i SL-systemet er ikke medregnet, men disse utgjør en liten andel av alle kollektivreiser med start eller mål i regionen. Befolkningsprognosen er SSBs framskivning for de åtte kommunene, alternativ MMHM, som forutsetter middels nasjonal vekst og relativt høy mobilitet.

## 5. Visjon og mål

Økt bilbruk er lite ønskelig ut i fra helse/miljø- og samfunnsøkonomiske hensyn. Et overordnet mål for kommunene i Drammensregionen er å få redusert luftforurensing og støy fra biltrafikken og gjennomføre en arealbruk som reduserer bruk av bil. Kollektivtilbudet, der folk bor tett, må bli så godt at det blir det foretrukne valg i forhold til bil. Dette danner grunnlag for et felles framtidsbilde vi ønsker å realisere.

### **Visjon: Buss og tog foretrekkes framfor bil.**

Visjonen krever innsats på alle områder som påvirker bruk av kollektivtransporttilbudet, spesielt arealbruk, transportplanlegging og bilbegrensende tiltak.

Målet for planen er å øke antall kollektivreisende i forhold til dem som bruker bil, det vil si kollektivandelen må økes. RVU 2005 (TØI) skal brukes som referanse.

### **Mål: Kollektivtrafikkens andel av den motoriserte transporten skal øke i forhold til 2005.**

Denne målsettingen harmonerer godt med TØIs "miljøscenarie" i rapport 761 (2005) der antall kollektivreiser vokser med 20 prosent i 2004-2015 og kollektivandelen øker med en prosent. Dette scenariet forutsetter at befolkningsveksten blir på 12 prosent fra 2004-2015, at ny utbygging lokaliseres til eksisterende tettbebyggelser og senterstrukturer og at slike nyetableringer i hovedsak lar seg betjene kollektivt. Samtidig forutsettes en generell styrking av kollektivtilbudet, mens investeringene på veinettet er på et lavere nivå. De andre scenariene "Trend" og "Stagnasjon" vil gi reduksjon i antall kollektivtrafikanter og økt bilbruk.

## 6. Strategier

For å nå kollektivplanens mål om økt kollektivandel må flere av de som i dag bruker bil reise kollektivt. Dette krever en helhetlig utvikling av tilbudet til jernbanen og bussene i og til/fra de tettbygde delene av Drammensregionen som samordnes med arealplanleggingen. Gjennom god arealplanlegging skal det skapes et marked for kollektivtransport i Drammensområdet.

Hovedtraséer for busstrafikken, knutepunkter og holdeplasser må fastlegges. Det må tas stilling til et samlet driftskonsept for busstrafikken på et prinsipielt nivå før det utarbeides detaljplaner. Bilbegrensende tiltak må iverksettes der kollektivtrafikktilbudet er godt.

For å øke kollektivandelen av den motoriserte transporten, må investeringene i kjørevei, holdeplasser og knutepunkter heves betraktelig i årene framover. Nærmere analyser trengs for å fastlegge hvilket nivå vi bør legge oss på. Mulighetene for økt ressurstilgang og forenklinger i prosesser og organisering bør overveies i den videre behandling av denne planen.

### **6.1 En konkurransedyktig kollektivtransport**

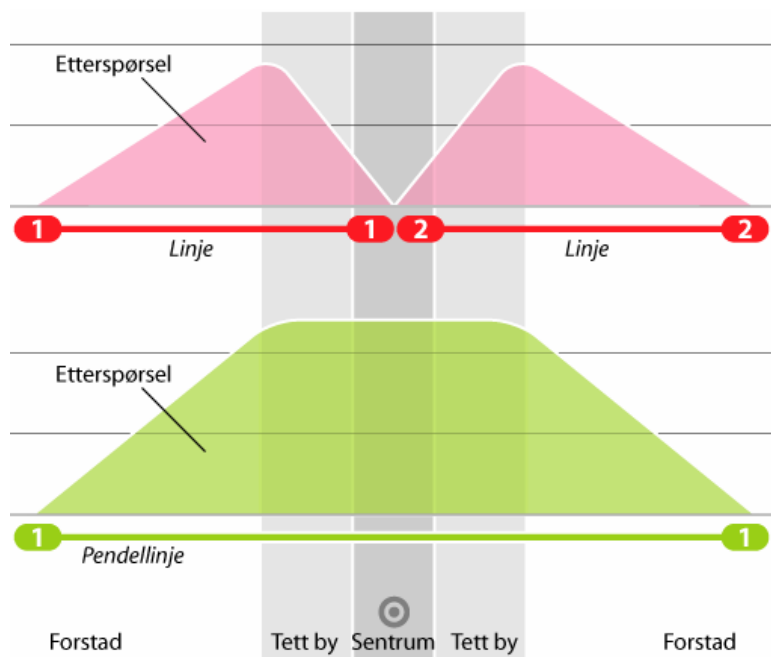
Kollektivtrafikken må ha en årlig forbedring av sin konkurransedyktighet på én til halvannen prosent bare for å holde stillingen i markedet (TØI). Dersom kollektivtrafikken skal ta økte markedsandeler, må tilbudet styrkes betydelig. Vi må få mest mulig kollektivtrafikk igjen for pengene som trafikantene betaler og det offentlige bruker på driften av det kollektive transportsystemet.

Ruteopplegget og driften av kollektivsystemet må være effektive og rasjonelle. Rammebetingelser som veisystemet, trafikkreguleringene og arealbruken samt de økonomiske virkemidler må være gode.

Driftskostnader per kilometer må reduseres gjennom tiltak som øker utnyttelsen av materiell og personell, i hovedsak gjennom økt rutehastighet, bedre punktlighet og mindre behov for reguleringstider i linjenettet. Antall reisende og dermed inntektene fra disse økes ved at tilbudet blir mer attraktivt, lettere å oppfatte og formidle i markedet, og ved at mer av ressursene settes inn der det er størst trafikkgrunnlag. Driftskostnadene kan bli økt dersom tilbudet forbedres i form av økt frekvens, etablering av nye tilbud og økt produksjon.

Rask og effektiv framføring av bussene må sikres, da dette er avgjørende for kollektivtrafikkens konkurransekraft, billettinntekter og driftskostnader. Nesten alle bussene kjører over Drammen bybru. Derfor må forsinkelser som forplanter seg i hele linjenettet, unngås i Drammen sentrum. Bussene må sikres uhindret framkommelighet forbi bilkøer og gjennom vei- og gatekryss. Kjøreveiens og holdeplassenes standard må heves og stoppmønsteret saneres. Bybussene må ha lavt utslipp av nitrogenoksyder og partikler samt ha lavgulv og brede dører, i henhold til EU-direktiv. Universell utforming tilstrebes. Billetteringen må skje med minst mulig tidstap.

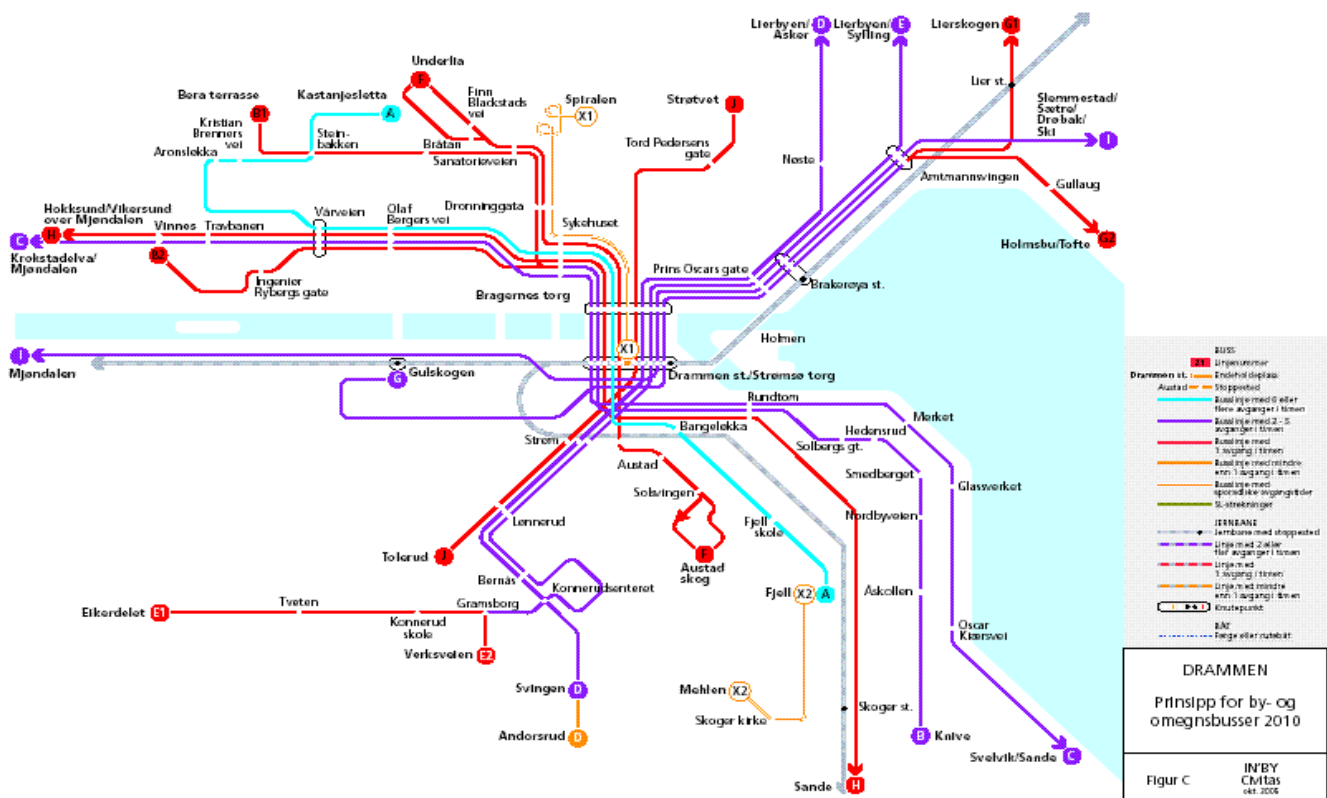
Den politiske og administrative viljen til å prioritere framkommelighet for kollektivtrafikken er av meget stor betydning for å oppnå planens mål. Når Øvre Sund bru er tatt i bruk, vil det være mulig å forbeholde Drammen bybru for kollektivtrafikk og taxi, gående, syklist og utrykningskjøretøyer. Sentrumsringen må brukes til å lede biltrafikken rundt Drammen sentrum og inn til sentrumskjernen fra ulike kanter. Parkeringsanleggene må legges i en ring i tilknytning til denne kjernen. I tillegg må en enkel og tydelig profilering av kollektivtrafikken, tiltak for økt kjørefart og innføring av høystandard pendellinjer, se figur 3, gjennomføres.



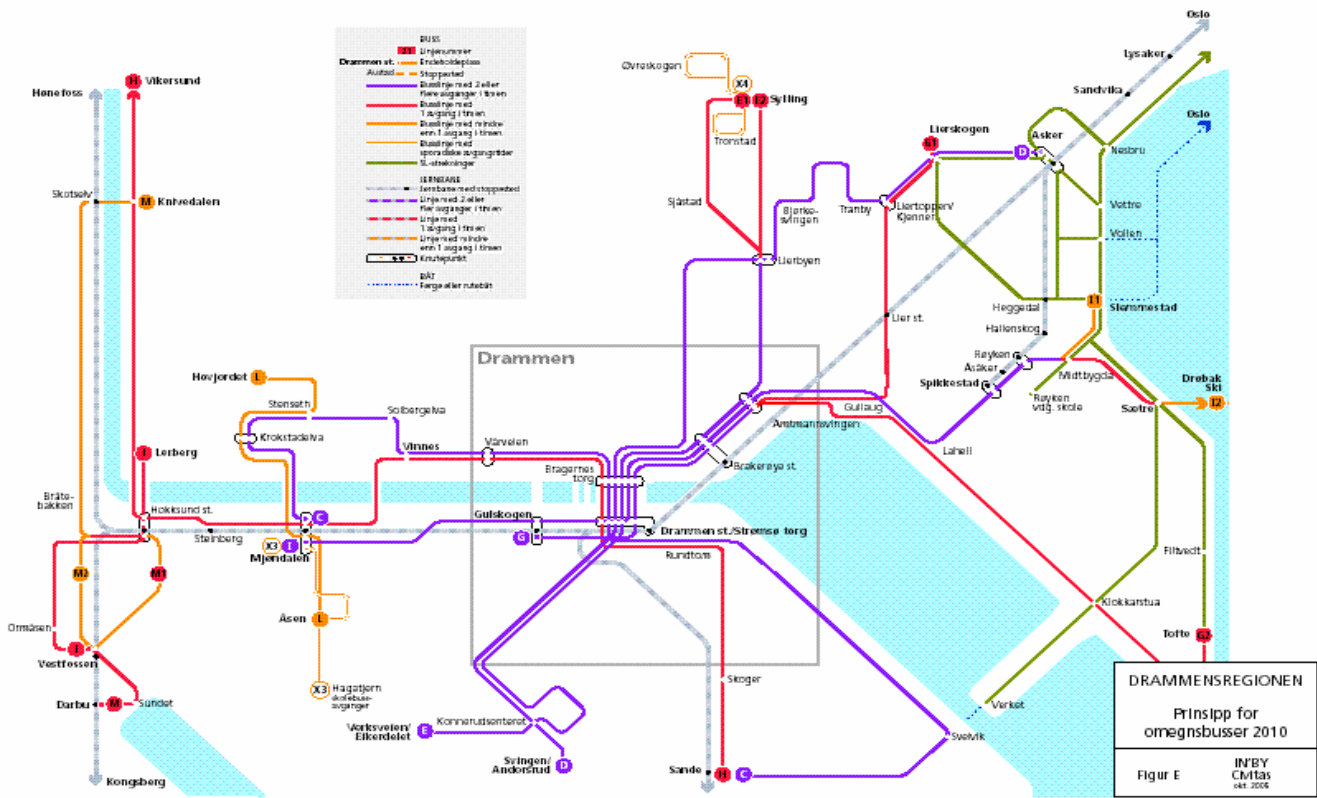
Figur 3. Illustrasjon av prinsippet med pendellinjer.

## 6.2 Prinsipp for bane- og busstilbud

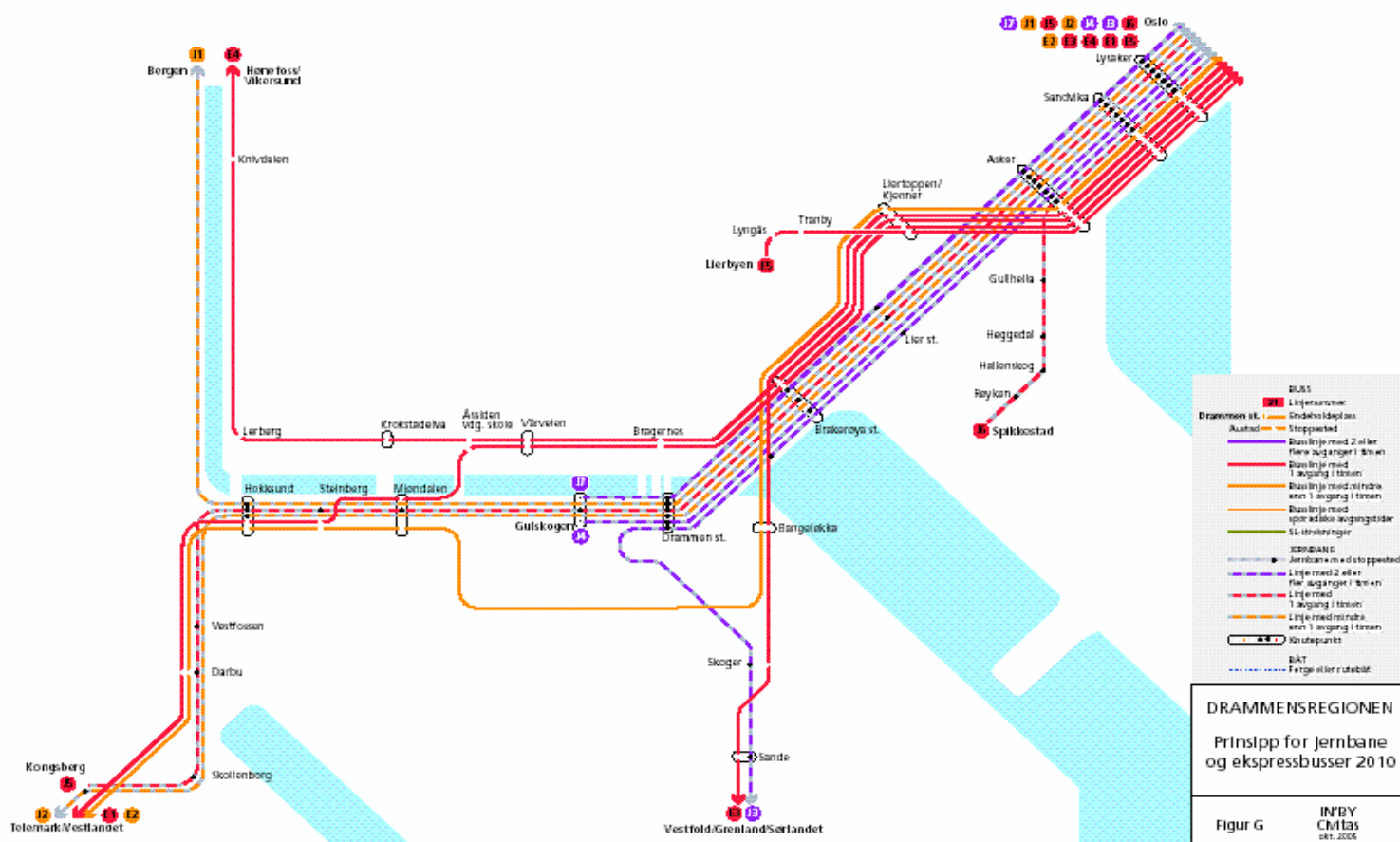
Forslagene om nye linjeføringer og koblinger av busser og tog, samt knutepunktutvikling fram mot 2010 er basert på de føringer som er nevnt ovenfor og ment som et grunnlag for debatt og nærmere utredning. Se figur 4 "Ideskisse for by- og omegnbusser i 2010", figur 5 "Ideskisse for jernbane og ekspressbusser i 2010" og figur 6 "En mulig prinsipløsning for jernbane og ekspressbusser i Drammensregionen i 2010". Lokale mate-, skole- og servicelinjer samt bestillingsruter "Taxi for buss" kommer i tillegg. Befolkningsgrunnlaget og tettheten av bosatte i Drammen er ikke stort nok for å etablere en bybane.



Figur 4. Ideskisse for by- og omegnsbussler i Drammen i 2010.



Figur 5. Ideskisse for omegnsbussene i Drammensregionen i 2010.



Figur 6. En mulig prinsipløsning for jernbane og ekspressbuss i Drammensregionen i 2010.

### 6.3 Arealbruk og knutepunkter

En langsiktig arealutvikling som støtter opp om kollektivnettet er nødvendig for å sikre et godt tilbud. Bolig og arbeidsplasser i hele regionen må bindes sammen. Bolig- og næringsutvikling med mange arbeidsplasser/besøkende må skje langs kollektivtraseene, fortrinnsvis i gangavstand og rundt kollektivknutepunktene. Spredning av arbeidsplasser og kjøpesentra er verre enn spredning av boliger. En felles areal- og transportpolitikk for Drammensregionen bør fastsettes.

Integrasjon og samspill mellom kollektivsystem og arealbruk (knutepunkter) må utvikles. Knutepunktene mellom buss/bane og buss/buss skal gi et nettverk av reisemuligheter og være attraktive steder for bytte med lett tilgjengelig informasjon og service. De skal være utviklingsområder for næringsliv, by- og tettstedsutvikling med servicefunksjoner. Pendlerparkering for sykkel og bil bør utvikles ved jernbanestasjonene og ved viktige knutepunkt/stoppesteder for ekspressbussene. Som prinsipp skal alle kommunene minst ha ett knutepunkt. Bragernes torg er det viktigste knutepunktet for bussrutene i Drammensregionen. Følgende knutepunkter og utvalgte holdeplasser foreslås utviklet:

- Drammen: Strømsø torg/Drammen stasjon, Bragernes torg, Gulskogen stasjon, Vårveien, Bangeløkka, Brakerøya stasjon
- Nedre Eiker: Mjøndalen stasjon, Krokstad ved Rv 283
- Øvre Eiker: Hokksund stasjon, Langebru, Lerberg, Vestfossen stasjon
- Lier: Lierbyen, Amtmannsvingen, Bjørkesvingen, E18/Liertoppen

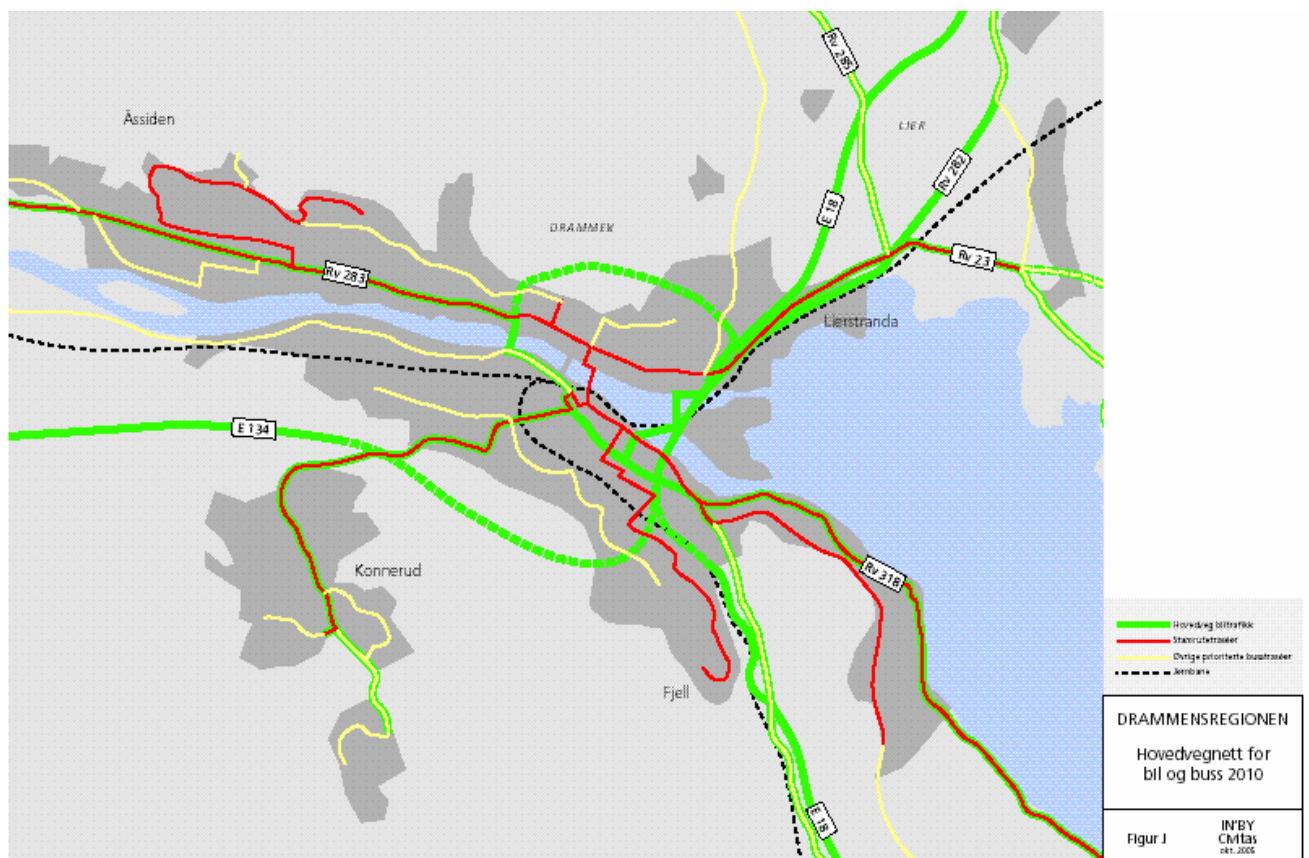
Røyken og Hurum: Spikkestad, Røyken stasjon, Slemmestad, Sætre

Sande og Svelvik: Sande stasjon, Svelvik fergeteie

Brakerøya stasjon fungerer ikke tilfredsstillende som knutepunkt og bør utvikles. I tilknytning til nytt kryss på E18/Rv 23 må en framtidig løsning med busstopp for ekspressbuser, kobling mot lokale busser og eventuelt jernbanen utredes.

## 6.4 Hovedveinett for buss

De viktigste veiene for buss, hvor frekvensen er høy og bussene ikke skal ha problemer med framkommeligheten, er delt inn i to kategorier, stamrutetraséer og øvrige viktige busstraséer. Biltrafikken bør få lavere prioritet enn bussene på disse traséene. Stamrutetraséene må få en høyere standard. På deler av dette veinettet har bussene allerede prioritet i lyskryss. På de øvrige prioriterte busstraséene må bussene også sikres god framkommelighet, se figur 7.



Figur 7. Hovedveinett for bil og buss i 2010.

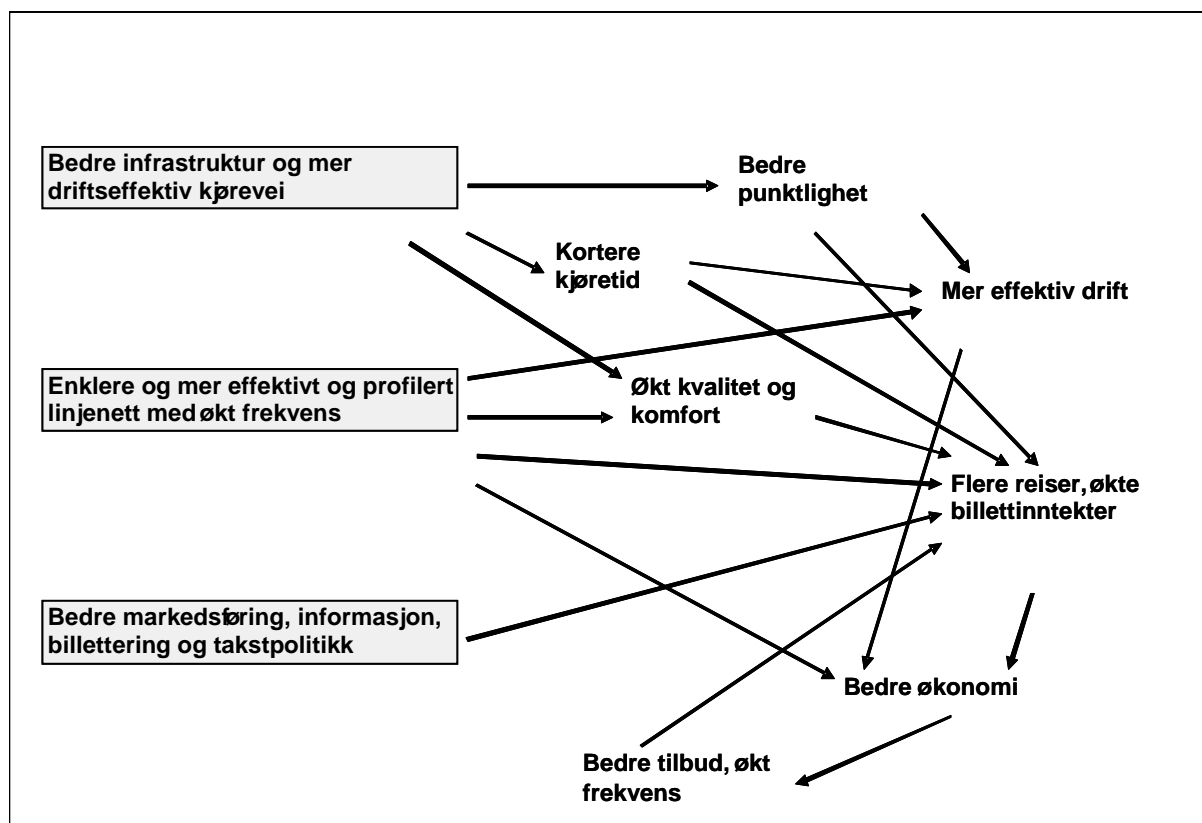
## 6.5 Regulering av biltrafikk

Skal vi nå målet om en økt kollektivandel, må vi kombinere en attraktiv utvikling av kollektivtilbudet med økt regulering av biltrafikk i de sentrale deler av regionen. Der er kollektivtrafikken mest konkurransedyktig og et brukbart alternativ for mange bilister.

Restriktive, trafikkregulerende tiltak overfor bilbruk er nødvendig dersom kollektivtrafikk skal ta mer av transporten. Spesielt gjelder dette i Drammen sentrum. En regional politikk bør utvikles for parkeringsregulering og parkeringsavgifter.

## 6.6 Skape gode sirkler

For å lykkes, må kollektivtransporten trekke til seg eksisterende og mulige nye bilbrukere. Figur 8 oppsummerer prinsippene som foreslås lagt til grunn for det videre arbeid med kollektivsystemet og resten av politikken for å realisere målet om økt kollektivandel av den motoriserte ferdselen. Forutsetning i år null i figuren kan kun oppfylles dersom det samtidig legges betydelige restriksjoner på parkering og bruk av bil i det øvrige veinettet.



Figur 8. Samlet strategi

## 7. Program for gjennomføring – prosjektlister

Suksess for kollektivtransporten kan bare oppnås dersom den generelle by-, region- og transportpolitikken, arealplanleggingen og byutviklingen støtter opp under visjonen og målsettingen. Det er mange tiltak som kreves for at Drammensregionen skal nå målene for utvikling av transportsystemet. For å lykkes må tiltakene gjennomføres i en rekkefølge som sikrer effektiv ressursbruk og best mulig resultat på kortest mulig tid. Følgende overordnede prioritering av tiltakene anbefales lagt til grunn.

### 1. Effektiv framkommelighet og pålitelig framføring for buss

Linjenettet fastsettes. Høyest prioritet må gis til de investeringene som gir bedre rammebetingelser for driften. Disse legger grunnlaget for å skape et mer attraktivt og konkurransedyktig tilbud og for å få en mer effektiv drift av bussene. Best mulig framkommelighet, effektivisert stoppmønster og helt pålitelig framføring er nøkkelen til alt det øvrige som må gjøres. Best mulig tilpasning mellom moderne busser og holdeplasser er en del av en slik satsing. De viktigste delprosjektene på det vedtatte linjenettet bør være gjort før en realiserer mye av det neste punktet.

## 2. Utvikling av kollektivtilbud – markedsføring

Når de viktigste framkommelighetstiltakene er konsekvent gjennomført, vil en få bedre økonomiske forutsetninger for å styrke tilbudet. Dette anbefales gjort ved å utvikle linjenettet og tilbudet med flere pendellinjer, økt frekvens på de beste linjene samt bedre samspill mellom lokalbusser, ekspressbusser og tog. Det nye linjenettet og de konkrete tilbudene må markedsføres mer intensivt, og informasjonen om tilbudet må gjøres lettere tilgjengelig også for de som ikke reiser kollektivt i dag. Prisene må tilpasses markedet og den faktiske kostnadsstrukturen i kollektivsystemet ved hjelp av nytt elektronisk billettsystem, som er samordnet med systemene i Oslo og Akershus via Østlandssamarbeidet.

## 3. Utvikling av knutepunkter og arealbruk

Tredje trinn i satsingen er tiltak som det tar lenger tid å realisere og få effekter av. De krever mer tid for planlegging og finansiering. Planleggingen må starte med en gang hvis en skal oppnå resultater. Knutepunkter og annen tung infrastruktur utvikles videre for bedre integrasjon og mindre ulempe ved bytte mellom busslinjer, buss - tog, bil - kollektivt og sykkel - kollektivt. Dette må skje samordnet med utbygging og arealplanlegging for fortetting av bebyggelsen innen gangavstand fra knutepunktene og langs kollektivtraséene med det beste tilbudet. Kollektivsystemets faste infrastruktur og hovedlinjer må innarbeides i kommunenes arealplaner.

## 4. Trafikksanering og regulering av biltrafikk

Veisystem og trafikkreguleringer for bil må tilpasses kollektivsatsingen med blant annet trafikksanering i sentrum når Øvre Sund bru er på plass. Dette bør gi full buss-, gang- og sykkelprioritering på Drammen bybru. Parkeringspolitikken og -avgiftene må strammes til etter hvert som alternative reisemåter blir forbedret. Hvor sterke de restriktive virkemidlene overfor biltrafikken behøver å være, vil avhenge av hvor godt en lykkes med de øvrige tiltakene, og hvor strenge krav en vil sette til måloppnåelse og biltrafikkmengder i de sentrale deler av regionen.

## 5. Annet

Unibuss prosjektet videreføres. Universell utforming skal gjennomføres når det gjelder materiell, knutepunkter og holdeplasser. Tilfredsstillende drift og vedlikehold av knutepunkter, holdeplasser og adkomstveiene for gående er viktig, spesielt om vinteren. Bussmateriellet bør ha god kvalitet. Miljøvennlig drivstoff bør vurderes.

## **7.1 Forslag til gjennomføring**

Tabellen nedenfor gir oversikt over de delprosjekter arbeidsgruppen anbefaler å arbeide videre med. Det er en forutsetning at disse delprosjektene blir ytterligere bearbeidet. Noen må behandles politisk før de eventuelt iverksettes. Tabellen er prioritert i overordnet rekkefølge etter de fire satsingsområdene. Dette er ikke til hinder for at prosjekter kan startes opp parallelt fra de forskjellige satsingsområdene.

Forkortelser:

BTV	Regionsamarbeidet Buskerud, Telemark, Vestfold
FK	Fylkeskommunen(e)
JBV	Jernbaneverket
K	En eller flere kommuner
NSB	Norges statsbaner (tog)
SVV	Statens vegvesen
VKT	Vestviken Kollektivtrafikk AS (inkluderer trafikkselskapene)

## Prosjektliste

1	Effektiv framkommelighet og pålitelig framføring for buss	Aktuelle tiltak og steder, eksempler	Deltagere/ansvarlige
1.1	<b>Linjenett</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Godkjenne forslaget til linjenett</li> <li>- Konkretisere krav til jernbanetilbudet</li> <li>- Utrede de deler av linjenettet som ikke kan fastsettes nå</li> <li>- Avklare holdeplasstruktur for lokal-, regional- og ekspressbuss</li> </ul>	<u>Spesielt avklaringsbehov:</u> Smedberget/Åskollen Linjenett Nedre og Øvre Eiker Lange pendelruter	VKT K SVV JBV NSB
1.2	<b>Framkommelighetstiltak</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Problempunkter og strekninger på vedtatt linjenett. Foreslå tiltak og avklare investeringsbehov</li> <li>- Prioritere kollektivtrafikken der det trengs</li> <li>- Gjennomføre tiltakene</li> </ul>	Rundtom, Telthusgata, Drammen bybru, Mjøndalen sentrum, Mjøndalsbrua, Krokstadelva, Brakerøya/Lierstranda, E 18	K SVV VKT
1.3	<b>Ruteframføring for øvrig</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Analysere andre tiltak som gir raskere ruteframføring, avklare investeringsbehovene og gjennomføre tiltakene</li> <li>- Oppruste holdeplasser og bæreevne på dårlige veier/gater</li> <li>- Bedre drift og vedlikehold av kollektivtraséer, knutepunkter og holdeplasser</li> <li>- Gjennomføre tiltakene</li> </ul>	Sendere for lyskryssprioritering i bussene Av- og påstigning på buss Billettering, billettautomater på holdeplass (Bragernes) Økte rammer på investerings- og driftsbudsjettene	VKT K SVV
2	Utvikling av kollektivtilbud – markedsføring	Aktuelle tiltak og steder, eksempler	Deltagere/ansvarlige
2.1	<b>Rutetilbudsutvikling.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Økt frekvens</li> <li>- Effektivisere ruteframføringen med sikte på å forbedre rutetilbudet</li> <li>- Linjenettsforbedringer. Nye pendelruter på vedtatt linjenett</li> <li>- Utrede lokal flatedekning og servicelinjer</li> <li>- Tilpasning av rutetider til arbeids- og åpningstider for store arbeidsplasser etc.</li> </ul>	Bybuss i Drammen Konnerud-Lier Sande-Vikersund Svelvik-Mjøndalen Økte rammer på driftsbudsjettene	VKT K FK BTV
2.2	<b>Takssystem</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Utrede løsninger for takstsystem for regionen som del av Østlandssamarbeidet</li> <li>- Innføring av felles billetteringssystem med Østlandssamarbeidet</li> <li>- Vurdere takstpolitikken</li> </ul>		VKT
2.3	<b>Informasjon og markedsføring</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan og produktutvikling for kollektivtrafikkens informasjonsdesign</li> <li>- Øke innsatsen</li> <li>- Konkurransenøytral ruteinformasjon</li> <li>- Informasjon og markedsføring om endring av tilbudet, kjøp av info.tjenester hos andre</li> <li>- Sanntidsinformasjon</li> <li>- Sentralt billett- og informasjonskontor</li> </ul>	Internett og telefon (177) Rutebok for Drammensregionen til husstandene Ruteopplysning på Bragernes torg Samarbeide med kommunene om ruteopplysning	VKT NSB K

<b>3</b>	<b>Utvikling av knutepunkter og arealbruk</b>	<b>Aktuelle tiltak og steder, eksempler</b>	<b>Deltagere/ansvarlige</b>
<b>3.1</b>	<b>Utvikle knutepunkter og viktige holdeplasser</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan for knutepunktsstruktur og viktige holdeplasser</li> <li>- Opprusting av knutepunkter. Tiltak må oppfylle kravene om Universell utforming</li> </ul>	Minst ett knutepunkt i hver kommune	K SVV JBV VKT
<b>3.2</b>	<b>Arealplanlegging</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ABC-plan for Drammensregionen som støtter opp om kollektivtilbudet<sup>2</sup></li> <li>- Nye arealplaner som støtter opp under kollektivtrafikktilbudet</li> <li>- Vurdere gamle kommune- og arealplaner. Støtter de opp under kollektivtilbudet?</li> </ul>		K FK SVV VKT
<b>4</b>	<b>Trafikksanering og regulering av biltrafikk</b>	<b>Aktuelle tiltak og steder, eksempler</b>	<b>Deltagere/ansvarlige</b>
<b>4.1</b>	<b>Regional parkeringspolitikk</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vedta en regional parkeringspolitikk</li> <li>- Gjennomføre parkeringspolitikken</li> </ul>	Bolig-, nærings- og besøkparkeringsplasser. Antall parkeringsplasser, tid og avgifter	K
<b>4.2</b>	<b>Trafikkregulering</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tiltak som begrenser gjennomkjøring av biler i større sentra og holdeplassområder</li> <li>- Lede biltrafikk rundt Drammen sentrum på ”sentrumsringen”</li> </ul>	Bilfri bybru (Drammen 2010)	K SVV
<b>5</b>	<b>Annet</b>	<b>Aktuelle tiltak og steder, eksempler</b>	<b>Deltagere/ansvarlige</b>
<b>5.1</b>	<b>Videreføre Unibuss prosjektet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Universell utforming av materiell, knutepunkter og holdeplasser</li> <li>- Tilfredsstillende drift og vedlikehold av knutepunkter og holdeplasser</li> </ul>		K SVV VKT
<b>5.2</b>	<b>Andre tiltak</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedre kvalitet på bussmateriellet</li> <li>- Vurdere miljøvennlig drivstoff</li> <li>- Bedre drift og vedlikehold av fortau og gangveier til knutepunkter og holdeplasser</li> </ul>	Gass, hydrogen, hybridløsninger etc.	BTV VKT K

## 7.2 Organisering av arbeidet med gjennomføring av planen

I forslaget til program for gjennomføring er prosjektene satt i prioritert rekkefølge slik at de understøtter hverandre. Programmet krever at partene setter av tilstrekkelige ressurser til planlegging, investering og drift/vedlikehold.

Partene må inngå en intensjonsavtale. Hoveddelen av arbeidet bør planlegges i 2006 og gjennomføres i 2007-2009.

<sup>2</sup> I en ABC-analyse ser man på hensiktsmessigheten av bolig og næringsutbygging i forhold til transportbehov og transportløsninger. Virksomhet med stort persontransportbehov bør etableres nær kollektivnettet.

Oppfølgingen av kollektivtrafikkplanen organiseres med en styringsgruppe med de mest sentrale partene og en arbeidsgruppe med alle parter. En av partene får hovedansvar (sekretariatsfunksjon) for oppfølging av planen.

På lengre sikt bør vi vurdere å lage en Drammenspakke 2, der både veipricing/parkeringsavgifter og differensierte kollektivtakster inngår i et samlet program som gir mer penger til både investeringer og drift av kollektivtransporten i regionen.

**Utrykt vedlegg:**

**Grunnlagsrapport:** Civitas 2005

**Reisevaneundersøkelser:** RVU 98 (TØI) og 2000 Ny Giv prosjektet, RVU 2001 (TØI)

**Nasjonal reisevaneundersøkelse:** N. Vibe, Ø. Engebretsen og N. Fearnley: Persontransport i norske byområder. Utviklingstrekk, drivkrefter og rammebetingelser. Transportøkonomisk institutt, Oslo. TØI-rapport 761, 2005.